

Chronologie eines Jahrhundertprojekts Meilensteine der Baugeschichte bis 2017

1947

Carl Eduard Gruner, Ingenieur und Verkehrsplaner aus Basel, skizziert die visionäre Idee eines Gotthard-Basistunnels als Teil eines Schnellbahnsystems.

60er-Jahre

Der Bund setzt 1963 die Kommission „Eisenbahntunnel durch die Alpen“ (KEA) ein. Sie evaluiert verschiedene Basistunnel-Lösungen und empfiehlt 1970 den Bau eines Gotthard-Basistunnels von Erstfeld nach Biasca.

70er-Jahre

Eine neue Kommission wird eingesetzt, welche die vorgeschlagenen Varianten erneut prüfen soll. Doch die politische Uneinigkeit zwischen Gotthard-, Simplon- und Splügenbefürwortern sowie eine wirtschaftliche Rezession blockieren die Tunnelvorhaben.

1971 erteilt der Bundesrat der SBB den Auftrag, das Bauprojekt für die Gotthard-Basislinie Erstfeld-Biasca auszuarbeiten, damit eine rasche Aufnahme der Bauarbeiten möglich wäre. Das Bauprojekt wird 1975 vorgelegt.

80er-Jahre

1983 befindet der Bundesrat in einem Bericht eine neue Eisenbahn-Alpentransversale als „nicht dringlich“. 1986 werden in neuen Evaluationsstudien Varianten für eine durchgehende Flachbahn vom nördlichen Alpenrand bis zur südlichen Landesgrenze untersucht. Nach der Vernehmlassung durch die Kantone beschliesst der Bundesrat 1989 die Realisierung einer sogenannten „Netzvariante“, welche eine Kombination von Gotthard-Basistunnel, Lötschberg-Basistunnel sowie dem Hirteltunnel für die Anbindung der Ostschweiz vorsieht.

1992

2. Mai

Die Schweiz verpflichtet sich im Transitabkommen gegenüber der Europäischen Gemeinschaft, die vereinbarten Verkehrskapazitäten zu schaffen.

27. September

Das Schweizer Volk stimmt dem Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss) mit 64% zu. Damit wird die Grundlage für die Planung und den Bau der NEAT Achsen Gotthard und Lötschberg gelegt.

1993

1. September

Die SBB übernimmt mit der Projektorganisation AlpTransit vom Bundesamt für Verkehr die Verantwortung für das Projekt „AlpTransit Gotthard“. Dieses besteht aus der Gotthard-Basislinie von Arth-Goldau bis Lugano und der Integration Ostschweiz. Die SBB verpflichtet sich, die Vorprojekte im gegebenen Kostenrahmen vorzulegen.

4. Oktober

Spatenstich für das Sondiersystem Piora: Die Lage, Ausdehnung und die geologisch-hydrogeologischen Eigenschaften der Piora-Mulde werden erkundet. Die Sondierbohrungen sollen Hinweise zur geotechnisch günstigsten Linienführung des Gotthard-Basistunnels liefern.

1994

20. Februar

Die „Alpen-Initiative“ wird in einer Volksabstimmung angenommen. Der Alpenschutz wird in der Verfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft verankert.

1995

12. April

Der Bundesrat genehmigt – auf der Basis des Antrags der SBB – die Linienführung für den Gotthard-Basistunnel zwischen Erstfeld und Bodio und für die offene Strecke Bodio – Giustizia. Das künftige System des Gotthardeisenbahntunnels wird festgelegt: Gebaut werden zwei Einspurröhren, die mit rund 180 Querschlägen verbunden sind und sich gegenseitig als Rettungsräume dienen. Ebenfalls werden zwei Multifunktionsstellen in Sedrun und Faido vorgesehen, die unter anderem als Spurwechsel und Nothaltestellen für den Ereignisfall dienen. Insgesamt wird das Tunnelsystem eine Gesamtlänge von 153.4 km umfassen.

27. Juni

Das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (heute Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, UVEK) setzt die interdepartementale Arbeitsgruppe „Finanzierung des öffentlichen Verkehrs“ (FöV) ein. In deren Bericht „Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs“ wird die Eigenwirtschaftlichkeit der NEAT in Frage gestellt.

3. Oktober

Das Plangenehmigungsverfahren für die Teilabschnitte Amsteg bis Bodio des Gotthard-Basistunnels und die offene Strecke Bodio – Giustizia wird eingeleitet. Die Arbeiten am Bauprojekt werden aufgenommen.

1996

31. März

Die Erkundungsbohrungen ab der Stollenbrust des Sondierstollens Piora treffen auf zuckerkörnigen, wasserführenden Dolomit der Piora-Mulde.

15. April

Baubeginn am Zwischenangriff Sedrun: Die ersten Vorbereitungs- und Sondierungsarbeiten für den Gotthard-Basistunnel beginnen. Auch das AlpTransit-Besucherzentrum Sedrun wird eröffnet: Zur Information der Bevölkerung wird ein Inforaum eingerichtet.

24. April

Der Bundesrat fällt seinen Entscheid zu Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs. Er beschliesst, das Projekt NEAT zu etappieren. Vom Gesamtprojekt gemäss Volksabstimmung 1992 sollen auf der Gotthardachse nur die Basistunnels am Zimmerberg, am Gotthard und am Ceneri gebaut werden, der Lötschberg-Basistunnel teilweise nur einspurig. Die meisten der bis dahin geplanten Zufahrtslinien, unter ihnen der Hirzeltunnel, werden zurückgestellt.

26. Juni

Der Bundesrat verabschiedet die Botschaft „Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs“ (FinöV) zuhanden des Parlaments. Das Investitionsprogramm von CHF 30 Mia umfasst neben der NEAT noch drei weitere Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs: Bahn 2000, Lärmschutzmassnahmen sowie die Anbindung der Schweiz an das Hochgeschwindigkeitsnetz der Nachbarländer.

1997

30. Januar

Die erste Sondierbohrung hat die Piora-Mulde auf Niveau des Sondierstollens durchquert und ist im Norden auf Gestein des Gotthard-Massivs gestossen. Die Piora-Mulde ist an dieser Stelle 250 m breit und besteht aus wasserführendem, zuckerkörnigem Dolomit unter hohem Wasserdruck.

1. Februar

Mit dem Spatenstich für den Sondierstollen Sigirino beginnt die Erkundung der Geologie am Ceneri.

20. Oktober

Nach dem Rücktritt des langjährigen SBB-Delegierten für Alptransit, Peter Zuber, werden die Geschäfte interimistisch von seinem Stellvertreter Peter Zbinden übernommen.

1998

20. März

Das Parlament verabschiedet die Botschaft FinöV mit angepasstem Bauprogramm und Finanzierungskonzept. Der Investitionsumfang für alle Grossprojekte beträgt CHF 30 Mia. Das Projekt NEAT enthält die Basistunnels am Gotthard, Lötschberg, Ceneri und Zimmerberg sowie der Anschluss der Ostschweiz an die Gotthardlinie im Raum Zürichsee. Die Finanzierung erfolgt zu 55% aus der Schwerverkehrsabgabe, zu 19% aus der Erhöhung der Mehrwertsteuer um 0.1%, zu 10% aus Treibstoffzollerträgen, der Rest aus Darlehen.

8. Mai

Die Sondierarbeiten an der Pioramulde werden abgeschlossen. Die Ergebnisse stimmen optimistisch: Die Gesteine der Pioramulde sind auf Niveau des Basistunnels fest, kompakt und trocken und können mit einer Tunnelbohrmaschine oder mit Sprengarbeiten durchörtert werden.

12. Mai

Die AlpTransit Gotthard AG wird gegründet. Sie geht aus der SBB-Hauptabteilung AlpTransit hervor, die bisher für die Planung der NEAT-Gotthard-Achse zuständig war. Das Aktienkapital der 100 prozentigen SBB-Tochtergesellschaft beträgt 5 Millionen Franken. Direktor der Gesellschaft wird Peter Zbinden.

27. September

Die eidgenössische Volksabstimmung zur leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA wird angenommen. Diese ermöglicht die Verbesserung der Rahmenbedingungen der Schiene im Transportmarkt.

29. November

Das Schweizer Stimmvolk nimmt die Vorlage über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs mit 63.5% an.

1999

4. Februar

In Sedrun fällt der Startschuss für den Bau des 800 Meter tiefen Hauptschachts. Dieser erschliesst die Baustelle auf Tunnelniveau.

30. März

Das UVEK erteilt die offizielle Genehmigung für den Gotthard-Basistunnel. Die Ausschreibungsverfahren für die Bauarbeiten an den Tunnelabschnitten Amsteg, Sedrun, Faido und Bodio können beginnen. Für den nördlichsten Tunnelabschnitt Erstfeld ist das Plangenehmigungsverfahren beim UVEK noch im Gange.

4. November

Auf der Baustelle in Amsteg beginnen mit den ersten Sprengungen die Vortriebsarbeiten für den 1.8 km langen Zugangsstollen. Dies bedeutet offizieller Baubeginn des Gotthard-Basistunnels auf der Alpen-Nordseite.

2000

1. März

Die Tunnelbauer stellen den 800 Meter tiefen Hauptschacht in Sedrun fertig und erreichen damit das Niveau des zukünftigen Gotthard-Basistunnels.

10. Juli

Auch auf der Tessiner Seite in Bodio beginnen mit einer ersten Sprengung die Bauarbeiten. Zuerst wird ein 1.2 km langer Umgehungsstollen erstellt.

2001

13. Juni

Die beiden ersten grossen Bau Lose werden vergeben. Eine einzige Arbeitsgemeinschaft hat den Zuschlag für die Erstellung der 15 und 14 km langen Teilabschnitte von Bodio bis Faido und von Faido bis Sedrun mit Tunnelbohrmaschinen erhalten. Auch der Bau der Multifunktionsstelle in Faido gehört zum Auftrag.

30. August

In Bodio ist der erste von 57 Kilometern des Gotthard-Basistunnels fertig ausgebrochen.

2002

23. Januar

Der erste Jahresfilm über den Bau des längsten Eisenbahntunnels der Welt wird der Öffentlichkeit vorgestellt.

6. März

Die Bauarbeiten an der Multifunktionsstelle Faido beginnen, nachdem der Zugangsstollen bis zum Fusspunkt fertig gestellt ist.

7. November

Auf der Baustelle in Bodio hat die erste Tunnelbohrmaschine die Vortriebsarbeit aufgenommen. Sie hat 15 km Fels bis Faido vor sich.

2003

26. März

Das Besucherzentrum Pollegio beim Südportal des Gotthard-Basistunnels wird eröffnet. Es beherbergt eine Ausstellung zum Projekt und dient als Ausgangspunkt für geführte Baustellenbesichtigungen.

27. Mai

Auf der Alpennordseite in Amsteg nimmt die erste Tunnelbohrmaschine die Vortriebsarbeiten auf. Zuvor war der 177 Tonnen schwere Hauptantrieb der Maschine auf einen Nauen verladen und auf dem Seeweg von Luzern nach Flüelen transportiert worden.

26. Juni

In Sedrun durchschlägt die 250 Tonnen schwere Bohrmaschine den zweiten, 800 Meter tiefen Vertikalschacht. Dieser ist 32 m vom Hauptschacht entfernt und wird mit einer Liftanlage für den Transport von schweren Lasten ausgerüstet.

19. August

Auch die zweite Tunnelbohrmaschine nimmt in Amsteg die Vortriebsarbeiten auf. In Richtung Sedrun sind 11.4 km Fels zu durchbrechen.

10. September

Es zeigt sich, dass das 1998 beschlossene Finanzierungskonzept von zu optimistischen Annahmen ausging. Als Sofortmassnahmen schlägt der Bundesrat eine weitere Redimensionierung der NEAT vor: Die Tunnelprojekte am Zimmerberg und am Hirzel werden zurückgestellt.

9. Dezember

In Köln zeichnet die Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen das Schweizer NEAT-Projekt mit ihrem Preis aus. Gewürdigt wird der Innovationsschub, der für die europäischen Verkehrsverbindungen und den weltweiten Tunnelbau entsteht.

2004

19. Juli

In Erstfeld beginnen die Arbeiten am Nordportal des Gotthard-Basistunnels. Somit wird nun in allen fünf Teilabschnitten gebaut.

16. Dezember

Die beiden Tunnelbohrmaschinen Gabi I und Gabi II haben die halbe Strecke zwischen Amsteg und Sedrun durchfahren. Insgesamt sind über 40% des insgesamt 153.4 km langen Tunnelsystems des Gotthard-Basistunnels ausgebrochen.

2005

22. Juni

Der Bundesrat gibt den Verpflichtungskredit für den Bau des Ceneri-Basistunnels frei.

20. Juli

Auf der Baustelle in Faido werden Tunnelbesuche unter Tag angeboten.

30. August

Die Hälfte des Tunnelsystems des Gotthard-Basistunnels ist ausgebrochen. Die Arbeiten wurden bisher je zur Hälfte mit Tunnelbohrmaschinen und mittels Sprengungen ausgeführt.

21. September

Im Teilabschnitt Sedrun wendet die AlpTransit Gotthard AG erstmals eine neuartige Technik der Felsicherung an. Um dem enormen Gebirgsdruck im Tavetscher Zwischenmassiv zu begegnen, werden deformierbare Stahlbogen eingebaut. Dank der neuen Technik gelingt es, das bautechnisch schwierige Tavetscher Zwischenmassiv Nord zu durchqueren.

2006

2. Juni

In Camorino, südlich von Bellinzona, beginnen mit der Grundsteinlegung für den Ceneri-Basistunnel offiziell die Bauarbeiten. Der 15.4 km lange Ceneri-Basistunnel, zwischen Camorino und Vezia bei Lugano wird zusammen mit dem Gotthard-Basistunnel die künftige Flachbahn durch die Alpen ermöglichen.

6. September

Erster Durchschlag einer Tunnelbohrmaschine im Gotthard-Basistunnel: Knapp vier Jahre nach dem Start in Bodio erreicht die Tunnelbohrmaschine die Multifunktionsstelle Faido. Der Durchschlag erfolgte mit einer geringen horizontalen Abweichung von 5 cm und einer vertikalen Abweichung von knapp 2 cm.

2007

29. März

Stabsübergabe an der Spitze der AlpTransit Gotthard AG: Der bisherige Vorsitzende der Geschäftsleitung Peter Zbinden geht nach 15-jährigem Engagement für das NEAT-Projekt in Pension. Neu übernimmt ETH-Bauingenieur Dr. Renzo Simoni die Führung des Unternehmens.

11. September

Mit der ersten Sprengung für den Zugangsstollen beginnen auf der Baustelle Sigirino die Ausbrucharbeiten für den Ceneri-Basistunnel.

17. Oktober

Durchschlag zwischen Sedrun und Amsteg: Neun Monate früher als geplant erfolgte der Durchschlag in der Weströhre des Gotthard-Basistunnels.

4. Dezember

Am Tag der heiligen Barbara, der Schutzpatronin der Mineure, beginnt der Tunnelvortrieb im Gotthard-Basistunnel bei Erstfeld. Zum Einsatz kommen die zwei revidierten Tunnelbohrmaschinen, die bereits den Teilabschnitt Amsteg ausgebrochen haben.

2008

14. März

In Erstfeld wird beim Nordportal des Gotthard-Basistunnels das Informations- und Besucherzentrum eröffnet. Wie die Besucherzentren in Sedrun und Pollegio informiert es die interessierte Öffentlichkeit über das NEAT-Bauprojekt.

29. April

In Luzern wird der Werkvertrag Bahntechnik unterzeichnet. Dieser umfasst die Ausführungsplanung und den Einbau der bahntechnischen Installationen im Gotthard-Basistunnel sowie auf den Anschlussstrecken ans bestehende Bahnnetz. Das Auftragsvolumen des grössten von der AlpTransit Gotthard AG vergebenen Bauloses umfasst 1,69 Milliarden Schweizer Franken.

16. September

Das Schweizer Parlament bewilligt einen Gesamtkredit von 19,1 Milliarden Franken (Preisstand 1998, ohne Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen) zur Realisierung der NEAT. Auf die Achse Gotthard entfallen 13,157 Milliarden für Gotthard- und Ceneri-Basistunnel. Damit wird die seit 2004 bestehende Finanzierungslücke geschlossen.

15. Oktober

In der Oströhre des Gotthard-Basistunnels wird ein erstes Mal die Pioramulde gemeistert. Damit ist die geologisch anspruchsvolle Zone vollständig durchbohrt.

2009

3. Februar

Auch in der Weströhre des Gotthard-Basistunnels wird die Pioramulde erfolgreich bewältigt.

18. Mai

In Biasca beginnen die ersten Arbeiten für die bahntechnische Ausrüstung des Gotthard-Basistunnels.

11. Juni

Das Tunnelhauptlos am Ceneri wird vergeben. Es umfasst den Vortrieb der beiden je 15,4 km langen Einspurröhren des Ceneri-Basistunnels ab dem Zwischenangriff Sigirino.

16. Juni

Der Durchschlag zwischen Erstfeld und Amsteg ist geschafft. Mit horizontalen und vertikalen Abweichungen von weniger als 1 cm gelang der zweitletzte Durchschlag im Gotthard-Basistunnel mit sehr hoher Genauigkeit.

18. Dezember

Zwischen Amsteg und Sedrun ist der Rohbau in beiden Röhren und zwischen Bodio und Faido in der Weströhre abgeschlossen. Mehr als 40 Kilometer oder über ein Drittel des Gotthard-Basistunnels sind bereit für den Einbau der bahntechnischen Ausrüstung.

2010

10. März

Mit einer offiziellen ersten Sprengung beginnen in Sigirino die Hauptvortriebsarbeiten für den Ceneri-Basistunnel. Von der Installationskaverne Sigirino aus werden die beiden Röhren je Richtung Norden und Süden ausgebrochen.

12. April

Beim Südportal des Ceneri-Basistunnels in Vezia beginnt der Sprengvortrieb Richtung Norden.

25. Juni

Ab Südportal des Gotthard-Basistunnels, in der Weströhre zwischen Bodio und Faido, beginnt der Einbau der Bahntechnik. Bis 2012 wird das 16 Kilometer lange Teilstück vollständig mit den bahntechnischen Installationen wie Fahrbahn, Fahrdrabt, Stromversorgung, Telekommunikations- und Sicherungsanlagen ausgerüstet.

15. Oktober

Weltrekord am Gotthard: Zwischen Sedrun und Faido erfolgt der erste Hauptdurchschlag: Der Gotthard-Basistunnel ist in der Oströhre auf einer Länge von 57 km in der Oströhre vollständig durchbrochen.

2011

10. März

In Sigirino beginnen die Arbeiten für den Wildtierkorridor Dosso di Taverne. Die Arbeiten dauern bis im Herbst 2012.

23. März

Die Mineure brechen den letzten Meter Fels zwischen Faido und Sedrun aus. Rund fünf Monate nach dem Hauptdurchschlag in der Oströhre sind damit beide Einspurröhren auf einer Länge von 57 Kilometern ausgebrochen.

2. September

Beim Nordportal des Gotthard-Basistunnels hat der Einbau der Bahntechnik begonnen. Von Erstfeld aus wird in den nächsten vier Jahren ein grosser Teil der bahntechnischen Installationen wie Fahrbahn, Fahrdrabt, Stromversorgung, Telekommunikations- und Sicherungsanlagen eingebaut.

5. Dezember

Zwischen Altdorf und Erstfeld wird während eines Jahres der gesamte Eisenbahnverkehr am Gotthard einspurig geführt. Die Einspurphase ist nötig, um die Arbeiten an den Unterführungen und Brücken westlich der Zufahrtstrecke auszuführen.

21. Dezember

Beim Nordvortrieb des Ceneri-Basistunnels in Vigana findet die letzte Sprengung statt. Die ersten 670 m des 15.4 km langen Tunnels wurden von Vigana her im Sprengvortrieb ausgebrochen.

2012

9. Juni

Auf der ehemaligen Materialdeponie des Gotthard-Basistunnels wird in Sedrun zusammen mit der Gemeinde Tujetsch (Sedrun) der „Lag Claus Surrein“ eingeweiht.

1. September

Im Nodo di Camorino wird die alte Bahnbrücke über die Autobahn A2, in der Nähe der Ausfahrt Bellinzona Süd, abgerissen. Die Arbeiten beginnen Anfang September und dauern bis Ende 2012.

5. September

Mit dem ersten Personenzug fährt der Bundesrat bei seinem Besuch des längsten Eisenbahntunnels der Welt auf den definitiven Schienen von Erstfeld bis nach Sedrun. Bundespräsidentin Eveline Widmer-Schlumpf unterstreicht in ihrer Ansprache vor Ort die grosse Bedeutung der NEAT für das europäische Eisenbahnnetz.

27. September

Das Datum der Volksabstimmung zu den Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) jährte sich zum 20. Mal. Anlässlich dieses Jubiläums besuchte alt Bundesrat Adolf Ogi mit ehemaligen Weggefahrten die NEAT-Baustellen des Gotthard-Basistunnels in Erstfeld und Amsteg.

28. September

Im Kanton Uri wird die Unterführung Wysshus eröffnet und dem Verkehr übergeben.

15. November

Die AlpTransit Gotthard AG tauft die neugestaltete Lokomotive. Bis zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels im Jahre 2016 wird die Lokomotive die erste Flachbahn durch die Alpen in der Öffentlichkeit weiter bekannt machen.

3. Dezember

Der SBB stehen zwischen Altdorf und Erstfeld wieder zwei Gleise zur Verfügung. Während eines Jahres musste der gesamte Nord-Süd-Verkehr südlich des Bahnhofs Altdorf einspurig geführt werden. Die Doppelspur bringt der SBB mehr Fahrplanstabilität.

2013

10. März

In Camorino wird die 100 Meter lange, 14 Meter breite und 4000 Tonnen schwere Eisenbahnbrücke über der Autobahn A2 erfolgreich um 14 Meter verschoben. Im Mai 2013 begann der Bau der zweiten Brücke. Ab 2019 rollt der Eisenbahnverkehr vierspurig über die neuen Brücken.

13. Juni

In Camorino wurde die Unterführung der Kantonsstrasse von Regierungsrat Michele Barra und Renzo Simoni, Vorsitzender der Geschäftsleitung der AlpTransit Gotthard AG eingeweiht. Die Arbeiten an der 405 Meter langen Unterführung der Kantonsstrasse begannen im September 2009. Die Kosten belaufen sich auf rund 30 Millionen Franken.

12. August

Der Verwaltungsrat vergibt die Bahntechnik-Lose „Fahrbahn & Logistik“ sowie „Bahntechnik & Gesamtkoordination“. Gegen beide Vergaben wird beim Bundesverwaltungsgericht je eine Beschwerde eingereicht werden.

23. August

Die AlpTransit Gotthard AG begrüsst im Info-Center Erstfeld den millionsten Besucher. Seit Beginn der Bauarbeiten am Gotthard lockte der längste Tunnel der Welt Zehntausende von Besucherinnen und Besuchern auf die NEAT-Baustellen und in die Info-Center in Erstfeld, Sedrun und Pollegio.

30. August

Zum ersten Mal wird der gesamte Gotthard-Basistunnel von Bodio bis Erstfeld durchfahren. Mit dem Zug, in Bussen und zu Fuss sind geladene Journalisten auf der 57 Kilometer unterwegs. Bis der längste Tunnel der Welt betriebsbereit ist dauert es noch rund 1000 Tage.

16. Dezember

Bundesrätin Doris Leuthard eröffnet offiziell den Versuchsbetrieb in der Weströhre des Gotthard-Basistunnels. Zum ersten Mal fährt ein Zug auf der rund 13 Kilometer langen Versuchsstrecke von Bodio bis Faido mit einer Geschwindigkeit von 160 km/h.

2014

11. Februar

Der Urner Regierungsrat besucht den Gotthard-Basistunnel. Er informiert sich über die laufenden und bevorstehenden Arbeiten im Kanton Uri.

16. Juni

Mit über 650 erfolgreichen Fahrten an 78 Testtagen ist der Versuchsbetrieb beendet. Er fand von Dezember 2013 bis Mitte Juni 2014 zwischen dem Südportal in Bodio und der Multifunktionsstelle Faido statt. Auf der 13 km langen Tunnelstrecke fuhren die Züge mit bis zu 220 km/h. Der Versuchsbetrieb lieferte wichtige Erkenntnisse für Testbetrieb des gesamten Tunnelsystems und die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels im Dezember 2016.

17. September

Das Bundesgericht heisst zwei Beschwerden gegen Entscheide des Bundesverwaltungsgerichts vom März 2014 im Zusammenhang mit den Bahntechnikvergaben beim Ceneri-Basistunnel gut. Die Urteile des Bundesverwaltungsgerichts wurden aufgehoben. Die ursprünglichen Vergabeentscheide der AlpTransit Gotthard AG werden bestätigt.

18. September

Das Tunnelwasser auf der Nordseite des Gotthard-Basistunnels soll für die Zucht einheimischer Fische und Schalentiere sowie die Gewinnung von Wärmeenergie genutzt werden. Die ATG einigt sich mit der «Basis57 nachhaltige Wassernutzung AG» über den Erwerb einer rund 2.5 Hektaren grossen Landfläche beim Nordportal.

20. September

Der Tag der offenen Baustelle in Sigrino zieht einmal mehr viele Interessierte an. Rund 6'500 Besucherinnen und Besucher informieren sich vor Ort über den Stand der Arbeiten am Ceneri-Basistunnel.

31. Oktober

Das Infocenter Sedrun schliesst nach 18 Jahren und rund 390'000 Besucherinnen und Besuchern die Türen. Seit der Eröffnung 1996 zog das Infozentrum Gäste aus der Schweiz, Europa und der ganzen Welt an. Die InfoCenter in Erstfeld und Pollegio bleiben bis zur Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels geöffnet.

31. Oktober

Im Gotthard-Basistunnel, rund 54 m vom Südportal entfernt giesst der Unternehmer die letzte, sogenannte „goldene Schwelle“. Nun ist der längste Eisenbahntunnel der Welt auf seiner ganzen Länge von 57 km durchgehend mit Diesellokomotiven befahrbar. Ein wichtiger Meilenstein für das Projekt. 39 Monate betrug die reine Einbauzeit. 290 km Schienen wurden verlegt.

20. November

Vertreter der AlpTransit Gotthard AG, des Kantons Tessin und der Gemeinde Osogna eröffnen beim Knoten Giustizia die neue Kantonsstrasse Biasca-Osogna. Die alte Kantonsstrasse Biasca-Osogna musste verschoben werden, damit der Tagbautunnel für den Anschluss der NEAT-Linie an die bestehende Stammlinie der SBB gebaut werden konnte. Neu führt sie über den Tagbautunnel.

11. Dezember

Vertreter der AlpTransit Gotthard AG, der Projektingenieure und der Bauunternehmungen weihen beim Nodo di Camorino den Viadukt Bellinzona-Lugano ein. Auf diesem 480 m langen Bauwerk fahren künftig die Züge durch den Ceneri-Basistunnel Richtung Lugano.

2015

17. März

Nach einer letzten Sprengung konnten sich die Mineure am Ceneri-Basistunnel die Hände reichen. 13 Monate früher als geplant erfolgte in der Weströhre der erste Durchschlag Richtung Süden.

30. März

Nur zwei Wochen später brachen die Mineure in der Oströhre zwischen Sigirino und Vezia den letzten Meter Fels aus. Damit sind beide Einspurtunnel des Ceneri-Basistunnels Richtung Süden ausgebrochen.

21. Mai

Laura Sadis, die ehemalige Tessiner Staatsrätin, nimmt Einsitz in den Verwaltungsrat der AlpTransit Gotthard AG (ATG). Die Generalversammlung der ATG wählte sie in ihr Amt.

1. Juni

Verkehrsministerin Doris Leuthard startet gemeinsam mit Renzo Simoni und Andreas Meyer in Luzern den Countdown zu den Eröffnungs-Feierlichkeiten des Gotthard-Basistunnels. In genau einem Jahr, am 1. Juni 2016, wird der offizielle Staatsakt stattfinden.

1. Oktober

Im Gotthard-Basistunnel beginnt der Testbetrieb.

2016

21. Januar

Um Punkt 12.00 Uhr erfolgt der Durchschlag in der Weströhre des Ceneri-Basistunnels mit grosser Präzision. Die Abweichung betrug nur 2 Zentimeter horizontal und 1 Zentimeter vertikal.

26. Januar

Auch in der Oströhre des Ceneri-Basistunnel erfolgt der Durchschlag.

31. Mai

Mit einer schlichten Feier gedenken am 31. Mai 2016 Angehörige, Verantwortliche der Bauunternehmen und Ingenieurbüros sowie der Bauherrschaft AlpTransit Gotthard AG den neun Menschen, die beim Bau des Gotthard-Basistunnel ihr Leben verloren haben. Beim Nordportal in Erstfeld wird eine bronzene Gedenktafel mit den Namen der Verstorbenen enthüllt.

1. Juni

Am 1. Juni 2016 wird der neue Gotthard-Basistunnel feierlich eröffnet. Ein halbes Dutzend Staats- und Regierungschefs aus ganz Europa wohnen dem Staatsakt bei. Am Wochenende vom 4./5. Juni 2016 reisen über 80'000 Besucher aus allen Landesteilen und dem nahen Ausland zum grossen Volksfest auf die vier Festplätze am Gotthard.

3. Oktober

In Camorino vor dem Nordportal des Ceneri-Basistunnels beginnen die Arbeiten für das Erstellen des Bahntechnik-Installationsplatzes.

11. Dezember

Mit dem Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2016 nimmt die SBB den Gotthard-Basistunnel offiziell in Betrieb.

2017

07. Februar

Rund ein Jahr nach dem Hauptdurchschlag ist im Ceneri-Basistunnel der Innenausbau praktisch fertig. In der Oströhre wird der letzte Gewölbeblock betoniert.

1. Juli

Am 1. Juli 2017 übernimmt Dieter Schwank die Leitung der AlpTransit Gotthard AG. Er tritt die Nachfolge von Renzo Simoni an, der das Unternehmen nach 11 Jahren verlässt.

26. Juli

Die Arbeiten für den Einbau der Bahntechnik im Ceneri-Basistunnel beginnen. Der 15,4 Kilometer lange Basistunnel zwischen Camorino und Vezia wird im Verlaufe der nächsten Jahre mit den bahntechnischen Installationen wie Fahrbahn, Fahrleitung, Bahnstrom- und Stromversorgungsanlagen, Telekommunikations- und Sicherungsanlagen sowie der Leittechnik ausgerüstet.

24. Oktober

Die AlpTransit Gotthard AG tauft die neugestaltete Lokomotive. Bis zur Eröffnung im Jahr 2020 verkehrt die Lokomotive Re460 075-5 mit einem Bild des Ceneri-Basistunnels auf dem Schweizer Schienennetz und verbreitet damit die Botschaft von der Fertigstellung der Flachbahn durch die Alpen.

2018

21. Februar

Der Gotthard-Basistunnel gewinnt den European Railway Award 2018. Stellvertretend für alle Mitarbeitenden bei Bau und Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels (GBT) nehmen Peter Jedelhauser (SBB) und Renzo Simoni (ehemals CEO AlpTransit Gotthard AG) den wichtigsten Preis der europäischen Bahnbranche entgegen.

30. Mai

Im Ceneri-Basistunnel, rund 400 m vom Nordportal entfernt, giesst der Unternehmer die letzte, sogenannte «goldene Schwelle». Rund neun Monate dauerte die Einbauzeit. 66.6 km Schienen wurden verlegt. Nun ist der Tunnel auf seiner ganzen Länge von 15.4 km durchgehend mit Diesellok befahrbar.

2020

Der Ceneri-Basistunnel geht voraussichtlich Ende 2020 in Betrieb.